

特許協力条約

発信人 日本国特許庁（国際調査機関）

出願人代理人
中島 淳

様

あて名

〒 160-0022
日本国東京都新宿区新宿 4 丁目 3 番 17 号
HK 新宿ビル 7 階 太陽国際特許事務所

PCT
国際調査機関の見解書
(法施行規則第40条の2)
[PCT規則43の2.1]

発送日
(日.月.年)

09.11.2004

出願人又は代理人
の書類記号 CO-F03068-00

今後の手続きについては、下記 2 を参照すること。

国際出願番号
PCT/J P 2 0 0 4 / 0 1 2 0 1 1

国際出願日
(日.月.年) 20.08.2004

優先日
(日.月.年) 26.08.2003

国際特許分類 (IPC) Int. Cl. B 6 0 G 2 1 / 0 5 5, B 2 1 D 5 3 / 8 8

出願人 (氏名又は名称)
三菱製鋼株式会社

1. この見解書は次の内容を含む。

- ☒ 第 I 欄 見解の基礎
- ☐ 第 II 欄 優先権
- ☐ 第 III 欄 新規性、進歩性又は産業上の利用可能性についての見解の不作成
- ☐ 第 IV 欄 発明の単一性の欠如
- ☒ 第 V 欄 PCT規則43の2.1(a)(i)に規定する新規性、進歩性又は産業上の利用可能性についての見解、それを裏付けるための文献及び説明
- ☐ 第 VI 欄 ある種の引用文献
- ☐ 第 VII 欄 国際出願の不備
- ☐ 第 VIII 欄 国際出願に対する意見

2. 今後の手続き

国際予備審査の請求がされた場合は、出願人がこの国際調査機関とは異なる国際予備審査機関を選択し、かつ、その国際予備審査機関がPCT規則66.1の2(b)の規定に基づいて国際調査機関の見解書を国際予備審査機関の見解書とみなさない旨を国際事務局に通知していた場合を除いて、この見解書は国際予備審査機関の最初の見解書とみなされる。

この見解書が上記のように国際予備審査機関の見解書とみなされる場合、様式PCT/ISA/220を送付した日から3月又は優先日から22月のうちいずれか遅く満了する期限が経過するまでに、出願人は国際予備審査機関に、適当な場合は補正書とともに、答弁書を提出することができる。

さらなる選択肢は、様式PCT/ISA/220を参照すること。

3. さらなる詳細は、様式PCT/ISA/220の備考を参照すること。

見解書を作成した日

19.10.2004

名称及びあて先
日本国特許庁 (ISA/J P)
郵便番号 100-8915
東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官 (権限のある職員)
三澤 哲也

3 Q 3 2 1 6

電話番号 03-3581-1101 内線 3379

第 I 欄 見解の基礎

1. この見解書は、下記に示す場合を除くほか、国際出願の言語を基礎として作成された。

- ☐ この見解書は、_____ 語による翻訳文を基礎として作成した。
それは国際調査のために提出された PCT 規則 12.3 及び 23.1(b) にいう翻訳文の言語である。

2. この国際出願で開示されかつ請求の範囲に係る発明に不可欠なヌクレオチド又はアミノ酸配列に関して、以下に基づき見解書を作成した。

- a. タイプ ☐ 配列表
☐ 配列表に関連するテーブル

- b. フォーマット ☐ 書面
☐ コンピュータ読み取り可能な形式

- c. 提出時期 ☐ 出願時の国際出願に含まれる
☐ この国際出願と共にコンピュータ読み取り可能な形式により提出された
☐ 出願後に、調査のために、この国際調査機関に提出された

3. ☐ さらに、配列表又は配列表に関連するテーブルを提出した場合に、出願後に提出した配列若しくは追加して提出した配列が出願時に提出した配列と同一である旨、又は、出願時の開示を超える事項を含まない旨の陳述書の提出があった。

4. 補足意見：

第V欄 新規性、進歩性又は産業上の利用可能性についてのPCT規則43の2.1(a)(i)に定める見解、それを裏付ける文献及び説明

1. 見解

新規性 (N)	請求の範囲	1, 2	有 無
	請求の範囲		
進歩性 (IS)	請求の範囲		有 無
	請求の範囲	1, 2	
産業上の利用可能性 (IA)	請求の範囲	1, 2	有 無
	請求の範囲		

2. 文献及び説明

- 文献1: 社団法人自動車技術会, 自動車技術ハンドブック 第2分冊 設計編,
第1版第2刷, 1992.06, 476-477ページ0
- 文献2: J P 08-142632 A (日本発条株式会社)
1996.06.04, 段落【0004】、【0009】、【0011】
- 文献3: 社団法人自動車技術, 新編・自動車工学ハンドブック,
第8版, 1981.05, 第7編23ページ

請求の範囲1に係る発明は、国際調査報告で引用された文献1及び2により、進歩性を有しない。

引用文献1には、中実の丸棒鋼材を曲げ加工して成形される車両用高応力スタビライザーが記載されていると認められる。

引用文献2には、中空の鋼製丸パイプを曲げ加工して成形される車両用スタビライザーであって、前記曲げ部の断面の短径をD1、前記曲げ部の断面の長径をD2、前記曲げ部の断面の偏平率（断面変形率） δ を $\delta = (D2 - D1) / D2 \times 100$ とすると、該 δ が所定の割合になるように前記曲げ部（湾曲部）を成形した、車両用スタビライザーが記載されていると認められる（特に【0011】参照）。また、引用文献2には、スタビライザーが中実丸棒から成形し得ること（特に【0004】参照）、及び、中空スタビライザーを成形するにあたり、曲げ部の耐久性等を考慮して、上記偏平率とパイプの肉厚と曲げ部の曲げ半径との関係等を試行錯誤的に模索していたことが記載されていると認められる（特に【0009】参照）。

したがって、引用文献1に記載された車両用高応力スタビライザーの曲げ部を、該曲げ部の偏平率自体、及び、該偏平率と丸棒鋼材の素材径と曲げ半径との関係を考慮して、成形することは、引用文献2に記載の事項に基づいて、当業者が技術的に何等格別の困難性を有することなく想到し得た事項である。

また、数値範囲を最適化又は好適化することは、当業者が通常の創作能力の発揮してなし得ることであり、上記偏平率自体、及び、該偏平率と丸棒鋼材の素材径と曲げ半径との関係を如何程のものにするかは、スタビライザーの耐久性を考慮して、当業者が適宜決定し得た設計的事項に過ぎない。

補充欄

いずれかの欄の大きさが足りない場合

第 V.2 欄の続き

請求の範囲 2 に係る発明は、文献 1 及び 2 並びに国際調査報告で引用された文献 3 により、進歩性を有しない。

引用文献 3 には、車両用高応力スタビライザーを 500MPa 以上の応力下で使用する事が記載されていると認められる。

WRITTEN OPINION

2. Documents and explanation

Document 1: "Automotive Technology Handbook: Volume 2: Design" (THE SOCIETY OF AUTOMOTIVE ENGINEERS OF JAPAN), first edition second printing, 1992.06, pages 476 to 477

Document 2: JP 08-142632 A (NHK SPRING CO., LTD.), 1996.06.04, paragraphs [0004], [0009], and [0011]

Document 3: "Automotive Engineering Handbook, new edition" (THE SOCIETY OF AUTOMOTIVE ENGINEERS OF JAPAN), eighth edition, 1981.05, Section 7, page 23

The invention according to claim 1 lacks an inventive step in light of Documents 1 and 2 cited in the International Search Report.

It is recognized that Document 1 describes a vehicle stabilizer for high stress formed by bending a solid round steel bar member.

It is recognized that Document 2 describes a vehicle stabilizer, the vehicle stabilizer being formed by bending a hollow steel round pipe, wherein the minor axis of the cross-section of the bending portion is D1, the major axis of the cross-section of the bending portion is D2, and when the flat rate δ of the cross-section of the bending portion (sectional deformation ratio) is represented as $\delta = (D2 - D1) / D2 \times 1$, the bending portion (curved portion) is formed such that δ is within a predetermined range of values (in particular, see paragraph [0011]). Further, it is recognized that Document 2 describes that the stabilizer may be formed from a solid round bar (in particular, see paragraph [0004]), and that durability of the bending portion is considered when forming a hollow stabilizer, and the relationship between the flat rate, thickness of the pipe, and bending radius of the bending portion was sought through trial-and-error (in particular, see paragraph [0009]).

Therefore, the forming of the bending portion of the vehicle stabilizer for high stress described in Document 1, taking into consideration the flat rate of the bending portion itself and the relationship between the flat rate, material diameter of the round steel bar member, and bending radius, is a matter which could have been conceived without any particular technical difficulty by a person skilled in the art based on the matters described in Document 2.

Further, the optimization or favorable adjustment of the range of values can be achieved by a person skilled in the art exerting normal creative capabilities, and how to decide the flat rate itself, bending radius, and determining the extent of the relationship between the flat rate, the material diameter of the round steel bar member, and the bending radius are merely design matters which would have been suitably decided by a person skilled in the art taking into consideration durability of the stabilizer.

Supplementary column:

In case the size of any of the columns is insufficient.

No. V. 2 Continuation of the column

The invention according to claim 2 lacks an inventive step in light of Documents 1 and 2, and Document 3 cited in the International Search Report.

It is recognized that Document 3 describes a vehicle stabilizer for high stress which is used under stress of 500Mpa or more.